

NORMINOR

Nr. 22 - Februar 1983

MEDLEMSBLAD FOR NORDISK MORRIS MINOR KLUBB



Planlægningsmøde den 8. januar 1983 mellem den nye bestyrelse og lokalgrupperne.

NMMK

Stiftet i Oslo 18. september 1978

Adresse Box 8 - 7300 Jelling - Danmark **Postgiro** 3 36 47 12

Kontingent A-medlem (medlemmer med bil) 100 Dkr.
B-medlem (medlemmer uden bil) 80 Dkr.
H-medlem (Husstandsmedlemmer) 40 Dkr.

Formand	A-021 John Jensen	Hvejselvej 44 DK-7300 Jelling
Næstformand	A-232 Morten Westermann	Sortebrødre Torv 1 DK-5000 Odense C
Sekretær	A-231 John Madsen	Fjellebrovænget 9 DK-5230 Odense M
Kasserer	A-281 Per Nielsen	Victoriagade 30A DK-5000 Odense C
Styremedlem	A-174 Finn Mikkelsen	Finlandsvej 4A st. tv. DK-7100 Vejle
1. varerepræsentant	A-099 Michael Nielsen	Højmevej 5 DK-5250 Odense SV
2. varerepræsentant	A-212 Thomas Nielsen	Engsvinget 11 DK-5250 Odense SV
Revisor	A-082 Jens Mondrup	Hygumvej 45 DK-7300 Jelling

NORMINOR

NMMK's medlemsblad

Box 8 - 7300 Jelling - Danmark

Redaktør A-232 Morten Westermann
Medarbejdere Styrets medlemmer

Deadline 10. februar - 10. april - 10. juni - 10. august - 10. oktober - 10. december

STEDSGRUPPER

Navne og adresser på NMMK's kontaktpersoner

Oslo

A-001 Ole Jørgen Østby - Box 37 - Hovseter - Oslo 7 - Tlf. (02) 45 56 25

Ålesund

A-057 Lidvard Lundanes - Eikenos - N-6020 Vegsund - Tlf. (071) 49892

Sødra Sverige

A-077 Peter Hellström - Lilla Möllevångsgatan 12 - S-25235 Helsingborg - Tlf. (042) 14 16 96

Aalborg

Ny kontaktperson søges

Randers

A-120 Anton Kamp Nielsen - Østergade 17 - Asferg - DK-8990 Fårup - Tlf. (06) 44 32 95

Vestjylland

Ny kontaktperson søges

Midtjylland

A-096 M. Bjerregaard Jensen - Bakkevej 5 - Borre - DK-8850 Bjerringbro - Tlf. (06) 87 18 79

Østjylland

A-082 Jens Mondrup - Hygumvej 45 - DK-7300 Jelling - Tlf. (05) 87 23 97

Vojens

A-104 Finn Nielsen - Vestergade 41 - DK-6500 Vojens - Tlf. (04) 54 73 50

Fyn

A-193 Peter Hage - Finsens Allé 11 - DK-5000 Odense C - Tlf. (09) 14 39 22

København og omegn

A-079 René Engvej - Dalvangsvej 37 st. th. - DK-2600 Glostrup - Tlf. (02) 63 29 03

Et nyt år er begyndt, -en ny bestyrelse med en ny adresse, og nye girokort med nye priser. Der er meget at finde rundt i men vi håber det går.

Der er nu allerede gået 2 måneder af året, og det første blad er på gaden. Men det er dog fantastisk så lidt materiale der er kommet. Vi havde jo håbet på at det efter d. 1. 1. nærmest ville vælte ind med billeder af jeres biler, og små sjove historier om hvordan I havde istandsat dem. Men de kommer så forhåbentligt inden længe. Alle billeder vi modtager, sendes retur så snart vi er færdige med dem.

Som det kan ses, mangler vi kontaktpersoner i 2 af lokalgrupperne. Kunne du tænke dig at overtage en af posterne, så send et brev til os. Alt hvad jobbet primært går ud på, er at du deler klubblade og girokort ud i området til de nye medlemmer samt besvarer eventuelle spørgsmål.

Da der er nogle der ikke helt er klar over hvad H-medlem er, vil jeg prøve at gøre rede for det her. Faktisk findes der kun 2 slags medlemmer, - nemlig A og B. Der hvor Hét kommer ind er der hvor der f.eks. bor 2 personer på samme adresse, hvor begge ønsker at være medl., men kun vil have 1 blad tilsendt. Der skriver

den ene A, - eller B, husstandsmedl. på girokortet og indbetaler Dkr. 40.-.

Men man er stadig A, - eller B, medlem, alt efter om man har bil eller ej.



A-o21 John.

Sommertræffet arrangeres i år af Midtjyllandsgruppen og afholdes på Jyllandsringen ved Silkeborg i dagene 14. - 17. juli 1983.

Flere oplysninger i næste nr. af Norminor - men sæt alligevel kryds i kalenderen.



at betale kontingent til
NMMK, for at undgå
SLETNING

NB!

Når du indbetaler dit kontingent bedes du skrive **TYDELIGT** - medlemsnummer (eller »nyt medlem«), navn og adresse på girokortet.

Det letter ekspeditionen - og vi undgår misforståelser.

Arrangements- kalender

Tid	Mål	Arrangør
lørd. 3. april	Tysklandstur til ophuggere	Vojensgr.
14.- 17. juli	Sommertræf på Jyllandsringen	Midtjyllandgr.
30.- 31. juli	Hollandstur	Henv. til A-193 P.Hage (09) 143922
19.- 21. aug.	Mini-træf	Oslo gr.
27.- 28. aug.	Egeskovstur	Fyn gr.

Oslo gr. afholder møde 1. onsdag i måneden.
Mødested mai-okt: Rodeløkken kafé, Bygdøy
- nov-apr: Kjemisk Inst., Blindern
(hvis ikke annet er kunngjort i NORMINOR)

Fyn gr. afholder klubbmøde hver den 1. onsdag i måneden.

Vojensgr. afholder kampagneaften hver den 1. mandag i måneden.

Alle som er - eller skal i gang med aktiviteter, bedes skrive til klubben, så hurtigt som muligt.

På denne måte kan vi undgå »overlapping« af arrangementer.

MORRIS HISTORIEN

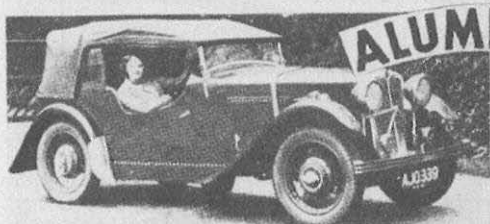
I 1923 kjøpte Morris to andre virksomheter: Osberton Radiator i Oxford, som nesten utelukkende fremstilte "Bullnose"-kjølere for ham, og Hotchkiss' motorfabrikk i Coventry, som likeledes var fullt ut beskjeftiget for hans firma. Morris hadde anmodet Hotchkiss om en fordobling av produksjonen, men det franske moderfirma næret ingen tilbøyelighet til ytterligere investeringer i England, da det hadde sterk bruk for kapitalen sin på fabrikken ved Paris.

Hotchkiss tilbød derfor Morris fabrikken i Coventry. Han kjøpte den og fikk ved denne handel to nye funksjonærer, som begge på et senere tidspunkt nådde i toppen av British Motor Corporation: Leonard Lord og George Harriman.

British Motor Corporation ble først opprettet i 1952, men merkelig nok hadde det allerede vært på tale mye tidligere, nemlig i året 1924. Herbert Austin, som var kommet i en litt vanskelig situasjon, fordi hans "Seven" ikke hadde hatt den ventede suksess, gjorde i 1924 Morris et overraskende forslag. I slutten av mai innbød han Morris og direktøren for Vickers, som eide aksjer i Wolseley Motors, til et møte i London. Her foreslo Austin intet mindre enn en sammenslutning av de tre virksomheter. Hans argumenter var viktige nok. Den nylig valgte Labour-regjering hadde besluttet å avskaffe den fra 1916 stammende "MacKenna-toll". Dette skjedde også et par måneder senere, men det ble kun av kort varighet, for et par måneder senere kom det igjen en tory-regjering, hvis nye finansminister, Winston Churchill, gjeninnførte MacKenna-tollen. Austins frykt for at tollens avskaffelse skulle foranledige en veldig utenlandsk konkurranse, var ikke desto mindre begrunnet. Men for Morris var konsekvensene for Austins forslag ikke interessante. Hans virksomhets fortjeneste var tre ganger så stor som Austins. Tross alle prisnedsettelse hadde det lyktes ham å oppnå sterkt stigende utbytter (i 1924 mer enn 600.000 pund sterling). Og Wolseley led endog tap. Morris sluttet hurtig samtalen med en klar avvisning av Austins forslag. Først 28 år senere - da forholdene var helt annerledes - aksepterte han det. Dog overtok han i 1927 Wolseley. Som en pussig detalj kan nevnes at det var Herbert Austin, dengang driftsleder, som i 1901 hadde foreslått for Wolseley til å begynne for seg selv.

Morris hadde imidlertid kjøpt opp flere virksomheter. Han kunne simpelthen ikke holde opp. I begynnelsen av 1924 - året da Austin kom med sitt forslag - overtok han et firma, som før krigen hadde vært en av hans leverandører, men som nå ble likvidert: Wrigley & Company Ltd. i Birmingham. Denne fabrikken innredet han til fabrikasjon av lastebiler, en av hans nye

THE BEST LOOKING MORRIS has an



ALUMINIUM
BODY

The panels of the Morris Ten Six Special are aluminium throughout; the instrument plate is also of aluminium.



The BRITISH ALUMINIUM Co. Ltd.

Head Office: ADELAIDE HOUSE, KING WILLIAM STREET, LONDON, S.C. 4
Telephone: MANSION HOUSE 5561 & 8074 (5 LINES), Telegrams: CRYOLITE, BILGATE, LONDON

I 1935 kunne man allerede købe en Morris med aluminiums-karosseri. Superlet og superhurtig.

Selv de mindste Morris-vogne deltog regelmæssigt i rally'er, hvilket fremgår af dette billede, som blev taget kort før den anden verdenskrig.



aktiviteter. Hittil hadde han kun fremstilt et par mindre eksemplarer av denne biltype, men i mai 1924 ble den første 1-tonns Morris-lastebil avlevert.

Hans følgende handel vakte mer oppsikt. I den franske by Le Mans kjøpte han den tidligere så berømte dampvognsfabrikant Léon Bollée's verksteder. Dette var Morris' svar på Citroens utfordring. Citroen, som på det tidspunkt var Frankrikes største bilfabrikant, var begynt å produsere biler i England. Hittil hadde Morris kun solgt få biler i Frankrike, men han ventet seg meget av en engelsk bil med fransk aksent.

Derfor kalte han sitt merke Morris-Léon Bollée. Skjønt navnet Léon Bollée tiltalte franskmennene - denne mann hadde vært en populær bilfabrikant og luftballongfører, og hans far, Amadée Bollée, hadde fremstilt den første brukbare damp-rutebil - fikk Morris kun suksess på den andre siden av Kanalen. Selv en prisnedsettelse kunne ikke redde ham denne gangen. I 1931 stoppet han da også "operasjon Morris-Léon Bollée". I 1926 overtok Morris i England karburatorfabrikken SU Carburetter i Birmingham. Han hadde på det tidspunkt kjøpt opp seks andre virksomheter (Wolseley overtok han litt senere), og han ville utvide firmaet sitt ennå mer. Ikke bare ved kjøp av andre fabrikker eller andre merker. Også internt gjennomgikk hans virksomheter en sterk utvikling. Det fremkom ennå et nytt merke fra de gamle "Morrig Garages" i Oxford: MG.

KIMBER OG HANS ÅTTEKANTER

Skapelsen av MG var Cecil Kimbers verk. 32 år gammel var denne begavede konstruktør, da han ble ansatt hos Morris. Det var i 1921. Kimber hadde inntil da jobbet på bilfabrikken Sheffield-Simplex og hos Wrigley i Birmingham. Under et besøk hos Wrigley møtte Morris Kimber og tilbød ham straks en stilling ved Morris Garages. Ingen hadde på det tidspunkt kunnet forutse hvilken gevinst Cecil Kimber skulle bli for Morris-konsernet. Kimber var av ytre en uanselig, liten mann. Han haltet, som følge av en ulykke under et motorveddeløp i hans yngre dager. Kimber var også temmelig individualistisk.

Men han var besatt av racerbiler. Til tross for hans uhell var veddeløp Kimbers drøm. I motsetning til William Morris, den med sjel og legeme realistiske forretningsmann, var han idealist. Morris brød seg ikke om veddeløp, skjønt han selv engang hadde vært sykkelrytter. Forsåvidt veddeløp i reklame-øyemed, det hadde Morris interesse for. Men veddeløp utelukkende for sportens skyld - det kunne han ikke fatte.

Derfor var det desto mer forbausende at Cecil Kimber innenfor Morris-virksomhetens murer fikk anledning til å dyrke sin store interesse. Morris ga ham alle mulige sjanser til å utfolde sitt talent, mer enn han noensinne hadde gitt noen annen medarbeider. Etter å ha vært ansatt i omtrent ett år i Oxford, utnevntes Kimber til direktør for Morris Garages, som i virkeligheten kun var en forhandlervirksomhet.

(forts.)

MORRIS 1000 - bilen, der ikke vil dø!

Fru Cox, byrådsmedlem, har netop fået lavet forskellige ting på sin grønne Morris 1000 stationcar.

Regningen lød på £ 1.500 eller danske kroner 16.000.

Lyder det overraskende? Ikke spor - tværtimod kan man sige, for ældre Morris 1000 modeller oplever i disse år et sandt mirakel i England.

Gamle Morris 1000 fans nægter at se i øjnene, at modellen ikke mere eksisterer.

De gamle modeller bliver passet og plejet efter alle kunstens regler, og ikke uden grund, for kigger man i sælgerens lille bibel med brugtvognspriser, vil man se, at Morris 1000 priserne for hvert år der går, kryber højere og højere op.

Naturligvis kan man finde mange mere eller mindre velholdte 1000 modeller til en pris omkring 300 £ men man skal være mere end heldig, hvis man kan købe en velholdt 1000 med lavt kilometertal, og få lov til at købe den for £ 3.000, eller et par og tredive tusinde danske kroner.

Derfor - har man en god Morris 1000 - så pas på den, den er næsten dømt til at blive en klassiker.



(Artiklen er fra Domi-dyt marts 79.)

Ture '83



Det nye styre



Fra venste: A-174 Finn Mikkelsen - A-281 Per Nielsen -
A-021 John Jensen - A-232 Morten Westermann -
A-231 John Madsen

Valgkomité: A-104 Finn Nielsen - A-118 Lars Fløjstrup



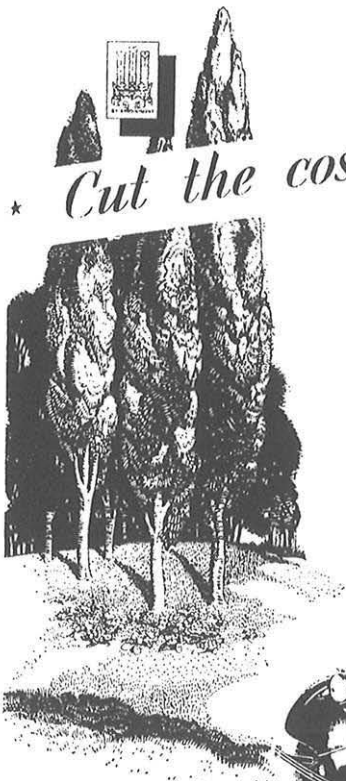
Copyright United Feature Syndicate/PIB Fra Radisernes 17. samling

Opfordring!

Vi mangler billeder i »Norminor«.

Har DU nogle - så send dem til os - de bliver returneret igen.

Både sort/hvid- og farvebilleder kan bruges.

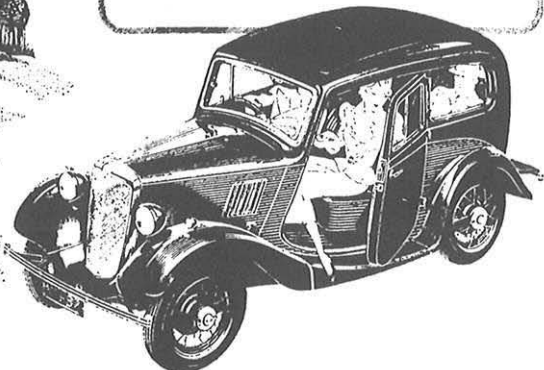


★ *Cut the cost of motoring!..*

£6 tax & over 40 m.p.g.
yet the

MORRIS '8'

*has the body capacity
and performance of
an ordinary Ten!*



OVER 125,000 SOLD IN 24 MONTHS . . .

- ★ A body with the capacity of an ordinary 10 h.p. car.
- ★ A full length big car chassis frame of 3 ft. 9 in. track, specially designed for its body.
- ★ Four full size semi-elliptic springs.
- ★ Full size 4½ inch diameter dynamo and large capacity battery.
- ★ Large three-bearing crankshaft.
- ★ Proper fuses to all electrical circuits and a charge rate to accumulator.
- ★ Lockheed hydraulic brakes.
- ★ Chromium-plated radiator.
- ★ Six stud wheel-fixing—a real safety feature.
- ★ Over 40 miles per gallon and over 50 m.p.h.

Make a Note
**MORRIS
OWNER
RALLY**
Lilleshall
Sept. 12



MORRIS MOTORS LIMITED, COWLEY, OXFORD (Sole Exporters: Morris Industries Exports Limited, Cowley, Oxford, England) P.189

IF YOU DON'T BUY MORRIS AT LEAST BUY A CAR MADE IN THE UNITED KINGDOM



Køber du ikke Morris - køb i hvert fald engelsk!

OSLO gruppen

ADRESSE: NMMK, BOX 37, HOVSETER, OSLO 7, NORGE.
POSTGIRO : 2 35 16 25.

Referat fra Oslo-gruppens medlemsmøter.

Onsdag d. 5. januar var det gratis pizza, Mincr-prat og "sosialt-samvær"!

Onsdag d. 2. februar. Som alltid så møtes vi (i vinterhalvåret) på Kjemisk Institutt, Blindern kl. 19.00.

026 Hans viste oss sitt prosjekt med ombygning av Minor clutch-hus til bruk som adapter for Marina girkasse på Minoren.

Hemeligheten vil vi komme med i et senere NORMINOR. Etterpå forflyttet vi oss til et auditorium hvor vi holdt valg av Oslo-gruppens nye "styre". Resultatet ble som følger:

Kontaktperson (formann) : 001 Ole Jørgen Østby
Kasserer : 026 Hans Vidar Volden
Sekretær : 005 Olav Frithjof Bjørge
Styremedlem : 045 John Arve Boklund
Styremedlem : 050 Jøran Klafstadbakken

Etterpå ble det vist lysbilder som 050 Jøran hadde med seg. Vi drakk kaffe og pratet Minor m.m. For å få penger i Oslo-gruppens kasse loddet vi ut et leddnøkksett. Nettoinntekten ble 200 kr. Vinner ble 098 Arne.

Til slutt gikk vi ut i garasjen å så på motoren som 001 Ole kjørte med i sommer. Det ble motorhavari i november måned, og grunnen fikk vi se: Stempel nr. 3 var ødelagt, oppbrent. Kanskje motoren sitter i Vanér igjen til sommeren!

Neste møte i **OSLO gruppen** blir den $2/3$ kl. 19.00

Vi vil vise hvordan en mini-MINOR (les: Cooper S) greide å vinne Rally Monte-Carlo. En film fra Castrol Norge A/S.

Ta med lysbilder, og --kaker!!

VEL MØTT.

Er DU interessert i Britool Kcmb.nøkler, så si ifra til Oslo-gruppen innen 10 dager. Hvis interessen er der så vil vi bestille fra England. Settet består av 6 stk.nøkler i Whitworth størrelser. Se NORMINOR nr. 16, side 21. Ca. pris denne gang 135.-n.kr.

Norske NMMK medlemmer som holder på å restaurere en u. registrert Minor må undersøke om papirene til bilen er i orden. Hvis du ikke greier det igjennom Biltilsynet på stedet så må motorvognregistret i Oslo kontaktes. Hvis du vet at bilen har vært reg. i Norge og papirene ikke finnes der (når du oppgir chassis nummer) så er det feil hos m.v. registret. Dette har skjedd med flere, og senest med medl. 322 Trygve Sandberg. Sjekk opp din u. reg. bil. Send oss noen ord, kanskje vi bør sende m.v. registret noen ord?

Besked fra



Lørdag d. 12. februar holdt ØSTJYLLAND generalforsamling og indvielse af klubhuset. Det var kun medlemmer af ØSTJYLLAND-gruppen som havde fået indbydelsen, -og godt det samme. Der kunne næsten ikke have været flere.

Til opstilling i bestyrelsen havde 6 personer meldt sig. Og da de alle kunne bruges i afdelingen, og ingen andre havde indvendinger imod dem, var de hermed valgt som ØSTJYLLANDS ny bestyrelse. De 6 personer er: A-082 Jens Mondrup - kontaktpers.

A-083 Flemming Nissen - kasserer.

A-170 Karen Klausen - aktiviteter.

A-324 May-Britt Dini - --do--

A-199 Peder Poulsen - indkøb

A-230 Anton Sørensen - ???

Da der ikke ved mødets afslutning var helt klarhed på posternes fordeling, kan der ske ændringer som så vil stå i næste blad.

Efter Generalforsamlingen spistes den medbragte mad, som blev skyllet godt ned. Derefter blev musikanlægget stillet op, og yderligere et par medlemmer mødte op. B-127 og B-128 vendte plader og dansen gik lystigt i ca. 5 timer.

Da det jo nok er den sidste side jeg skriver for ØSTJYLLAND gr. vil jeg gerne benytte lejligheden til at sige tak for året som er gået. Også en tak til bestyrelsen og andre som har hjulpet til med forskellige arrangementer. Jeg håber 1983 vil blive et godt år, -også for ØSTJYLLAND. A-021 John.

VOJENS GRUPPEN ★ ★ ★

Vi har i Vojens Gruppen fundet ud af, at vi igen i år vil arrangere både Tysklandsturen samt Rømtøret, måske flere ture.

Lad os starte med TYSKLANDSTUREN, da Rømtøret vil blive reklameret om i næste nummer af Norminor.

Turen bliver arrangeret LØRDAG DEN 23. APRIL. Ligesom sidste år mødes vi igen foran SØNDERJYLLANDSHALLEN I ÅBENRÅ kl. 9.00 lørdag formiddag. Vi vil igen i år besøge de to ophuggere. På vejen hjem vil vi stoppe ved P-pladsen ved HOLBI-KRO, hvor vi vil spise vores medbragte madpakke. Efter at have tømmt madpakken vil vi begive os et stykke længere nordpå, nærmere betegnet en landsby syd for Åbenrå hvor vi muligvis vil besøge en mekaniker, som har nogle ædle biler såsom Jaguar m.m., han reparerer biler for bl.a. kongehuset i Gråsten!

Således havde vi tænkt vores Tysklandsturen skulle forløbe i 1983. For at turen bliver fuldendt beder vi jer møde talrigt op den pågældende dag, for det er bestemt en hel del penge at tjene ved at hente det på den anden side af grænsen.

Husk vi afholder kampagneaften hver den første mandag i måneden, på HOTEL OVER JERSTAL kl. 19.30.

DISSE MØDER VIL DOG BLIVE STOPPET HVIS IKKE FREMMØDET BLIVER STØRRE END DET HAR VÆRET DE SIDSTE GANGE.

Med tihundehilsner

A-104 Finn

NORDISK MORRIS MINOR KLUB

Region Fyn

Året der gik

3. februar 1982

Første klubaften på Tarup Kro. Rigtig mange var mødt op. A-193 Peter Hage havde sammen med A-021 John Jensen (kontaktmand i Østjylland) planlagt lysbilledfremvisning.

24. februar

Stiftende generalforsamling. 20 personer var fremmødt og en bestyrelse kom op og stå.

KLUBAFTEN AFHOLDES HVER DEN FØRSTE ONSDAG I MÅNEDEN.

8.- 12. april

Stor udstilling i Fyns Forum med 3 biler udstillet. Desværre kun custom-biler, da udstillingens biler kun måtte være ombyggede. Østjyllandsgruppen besøgte os. Vi fik mange nye medlemmer.

15. maj

Familietur til Otterup-hallen, hvor vi udstillede alle bilerne i hallen. Østjyllandsgruppen var også repræsenteret. Udstillingen var arrangeret af Truck Star klubben. Turen sluttede med, at A-218 Henry Andersen inviterede os alle ud til hans sommerhus i Tørresø, hvor vi alle fik en kold forfriskning.

11.-13. juni

Østjylland afholdt minitræf ved Trelle næs, og et par af Fyn-bilerne besøgte dem.

16.-18. juli

NMMK's sommertræf i Norge (Kongsberg). 6 fynske biler var med, desværre havde vi alt for kort tid i Norge. Vi kørte sammen med Østjyllandsgruppen, alt i alt ca. 15 biler. Kun enkelte uheld - ikke også Steffen!

1. august

Fynstur til Dyreskuepladsen. Truck Star havde udstilling. Der kom Minorer både fra Østjylland og Midtjyllandsgruppen. DET VAR NÆSTEN FOR VARMT DEN DAG.

28. august

Egeskovtur med familie hvor der var fremmødt ca. 20 fynske biler + vi fik 6 nye medlemmer. Der var et par konkurrencer. Egeskovturen gentages i august '83, hvor turen er åben for alle i NMMK.

1. december

Klubaften - Ebbe Nielsen fortalte om PAVA rustbeskyttelse og viste videofilm. Der var fremmødt ca. 40 personer denne aften.

5. januar 1983

Første klubaften i vort nye klublokale i Oluf Bagersgade 19.

9. februar

Generalforsamling - enstemmig vedtagelse af en 3-mands kontakt-gruppe.

Kontaktmand: A-193 Peter Hage

Kasserer: A-227 Lars B. Madsen

PR-mand: A-257 Henrik Madsen

Næste klubaften er onsdag d. 2. marts.

En stor tak til "Østjylland" for godt samarbejde i 1982 - Håber det fortsætter fremover!



Møde i det nye klublokale



Reception

den 1. februar hos A-237 Jørn Jørgensen, som har åbnet eget værksted på Vesterbro 99 - Odense.

**Speciale:
Morris Minor**

1 STK NY
MORRIS 1000
PRIS KR:
50.000,-

Bemærk prisen
er fra 1974.
1983-pris ca.
150.000,-.

En 27-årig engelsk forsikringsmand har hos et værksted i Swindon i Midtengland bestilt en ny Morris 1000.

Denne vogn er som bekendt udgået af produktionen for flere år siden, men værkstedet skal nu samle vognen af nye reservedele. Vognen kommer til at stå i godt 50 tusinde kroner, men den 27-årige gør det udelukkende for at glæde sin far, der i 20 år har kørt Morris 1000 og ikke kunne tænke sig noget andet køretøj.

Det kan man vist kalde faderkærlighed.

Det vakte en del opmærksomhed hos British Leyland da de modtog ordre på reservedele til en hel bil, men de tager det nu som en sport og hjælper det lille værksted i Swindon med ekspertbistand.



(Artiklen er fra Domi-dyt aug. 74.)

Læserindlæg

Fra A-120 Anton Kamp Nielsen har vi modtaget flg.
Tuning - på en anden måde.

Allerførst en stor tak til A-057 Lidvard Lundanes for den udmærkede begyndelse på en forhåbentlig lang række artikler fra hans hånd om tuning.

Da jeg også har lidt erfaring i at pille ved en motor vil jeg prøve at skrive lidt om emnet.

Som Lidvard også antyder har mange den opfattelse at det bare drejer sig om at høvle af topstykket og sørge for at få en masse benzin ind i motoren, men sagen er meget mere omfattende. Der findes store tykke bøger om emnet. Du må også være opmærksom på, at hvis du forhøjer kompressionen kræver det benzin med højere blyindhold og du er derved årsag til mere forurening! Der er så mange muligheder, så jeg mener andre må prøves først.

Det første man skal gøre sig klart er hvad man vil opnå. Opnå?? - køre stærkt - selvfølgelig!! vil de fleste nok svare. Det kan man gøre på så mange måder, se blot Lidwards knastakseltabel - "Rally - Race - Sprint - Super Sprint". Man kan dog også opnå andet ved at tune sin bil, nemlig bedre benzinøkonomi eller større holdbarhed. Ved de mere moderate former for tuning får man bedre benzinøkonomi hvis man kører pænt og ikke udnytter de ekstra kræfter motoren har fået.

Jeg har prøvet at tune så krumtappen knækkede og en anden gang så der brændte hul i et stempel. Det var ikke Minor-motorer det gik ud over, så jeg er ikke ekspert. Alligevel har jeg lyst til at tune min Minor for at opnå bedre benzinøkonomi.

Nu kan det måske for mange lyde underligt at snakke om økonomi i forbindelse med tuning, men hvad enten man tuner efter det ene eller det andet får man flere andre forbedringer ved samme lejlighed. Det vil sige at når jeg, en gang ad åre, tuner efter bedre benzinøkonomi vil jeg også få højere topfart og bedre acceleration, men udnytter jeg dette ryger økonomien.

Inden man gør noget ved motoren er der mange andre ting som først kan og bør gøres.

1. Anskaf en regnskabsbog og brug den!! Tank helt op hver gang og regn hver gang ud hvor mange km der er kørt pr. l. Du vil blive forbavset over hvor meget det kan svinge. Har du på den foregående optankning kørt lange ture skal du få et højt km/l-tal. Har du kørt mange korte ture må du acceptere et noget lavere tal. Efterhånden bliver du dygtig til at gætte hvor langt du har kørt pr. l når du kompenserer for den kørsel der gået forud for optankningen. Nu er denne metode dog lidt usikker, men al-

ligevel giver den et meget brugbart billede af hvor økonomisk du kører = hvor godt din bil er trimmet. Jo flere optankninger du regner sammen, jo mere nøjagtigt tal får du. Det er meget værd at have et nøjagtigt benzinregnskab. Mange gange har man en fornemmelse af at bilen ikke går som den skal, men inden man får noget gjort ved det har man måske vænnet sig til det, med det resultat at man kun kører 10 km/l. Har man regnskabet kan man straks få sine fornemmelser bekræftet eller afkræftet. Hvornår har du sidst skiftet olie-filter-tændrør-bremsevædske? Noter det i regnskabsbogen! Hvornår fik du sidst lavet bremses-kobling-benzinpumpe? Noter det i regnskabsbogen! Det giver en god oversigt efterhånden.

2. Bremser der hænger betyder let et ekstra benzinforbrug på 10%. Løft bilen og prøv om dine hjul drejer uden at bremsebakkerne slæber på. Alt for mange biler kører rundt med mere eller mindre hængende bremses! Tilbagetræksfjedrene ved bremsebakkerne er tit for slappe, mange gange fordi der er taget forkert og for hårdt fat ved monteringen. Og husk så Oluf Søgårds gode råd om en ekstra fjeder på håndbremsekablet. Den koster så lidt, er så let at montere og forlænger bremsernes levetid betydeligt. Smør dine bremses! Bakkerne skal kunne skubbes let frem og tilbage uden at hugge fast nogen steder. Brug kun "kobberfedt" og kun så meget som svovlet af en tændstik på hver glideflade.
3. Tøm din bil for alt overflødig ragelse og gør din bil ren for skidt og møg! Hvert kg du kører rundt med koster kræfter og benzin. Alle kan mærke når der er fuldt læs med svigermor på bagsædet, men ingen af os regner ret meget med de overflødige kg vi kører rundt med.
4. "Køb Klebér V-12 radialdæk og spar 20% benzin" står der i annoncerne - og helt løgn er det ikke, hvis man sammenligner med diagonaldæk med for lavt lufttryk. Kort sagt - kontroller dit lufttryk!
5. Spar 10% ved at skrue ventilatorvingen af! Den kan undværes det meste af året.
6. Udskift eller juster tændrør og platiner og spar 10%. Mange bekymrer sig ikke om disse ting før det virkelig kan mærkes at der er noget galt. Her hjælper regnskabsbogen meget.
7. Se efter om din udstødning er pænt lysegrå: Hvis ikke må du justere din karburator eller finde årsagen. Kører du kun småture kan det knibe, men efter en længere tur skal røret være brændt rent og pænt lysegråt.
8. Hvornår har du sidst skiftet luftfilter? Et delvis stoppet filter betyder ekstra benzinforbrug og færre kræfter.

Alt dette har noget med tuning at gøre. Det er tosset at putte en masse ekstra kræfter i en bil uden først at spare på kræfterne hvor det er muligt.

Jeg har lagt mærke til, når jeg har været til træf, at alt for mange biler ikke er tunet, selv om der er monteret karburatorer der er lige så store som motoren eller der simpelt hen er monteret en større motor. At tune betyder ikke at der blot hentes flere kræfter. At tune betyder at afstemme, bringe i harmoni - samklang. En kæde er aldrig stærkere end sit svageste led. Hver gang du foretager en ændring på din bil griber det ind på flere andre områder. Hvis du skifter udstødningsrør betyder det ændret åndedræt for motoren og vil måske kræve en anden karburatorindstilling som igen måske betyder at du med fordel kan ændre tændingsindstillingen. Skifter du luftfilter er forholdet det samme.

Start med at tune dig selv! Find ud af hvordan bilen virker. Bring dig selv og bilen i samklang. Juster din motor, så det passer til dine kørevaner og dit kørselsbehov. Der er forskel på om du udelukkende kører lange ture om sommeren eller mange små ture om vinteren. Der er forskel på om du kører roligt og behersket eller med mange hårde accelerationer. Der er forskel på om du mest kører 60 eller 100 km/t. Det kan ikke lade sig gøre at justere en motor så den går perfekt under alle forhold, så det må være dig selv der afgør om din motor går godt. En dygtig mekaniker kan godt justere din motor, når han kender dig og din bil, men det bedste du kan gøre er at lære at gøre det selv. Det kan udmærket godt lade sig gøre at justere pr. gehør uden måleinstrumenter.

Tændingsindstilling

Start med at skifte platiner. Undersøg om din rotor og dit fordelerdæksel er meget forbrændt. Hvis der er dybe ar på rotoren og strømaftagerne i fordelerdækslet efter at du har renset dem med en kniv bør de kasseres.

Undersøg om din vaccumregulering fungerer ved at tage røret af ved karburatoren. Sug i røret og sæt tungen for. Kontaktpladen skal blive stående i den stilling du har suget den hen til. Hvis den går tilbage så hurtigt at du kan se det er den defekt.

Undersøg om dine svingklodser arbejder som de skal. Fjedrene skal kunne trække klodserne helt tilbage og klodserne skal kunne arbejde frit uden at gå trægt nogen steder.

Undersøg om fordelerakselen er slidt. Tag fat i knasten og forsøg at skubbe den til siderne. Der kan ikke tolereres ret megen slitage på dette sted. Helst ikke så meget at du kan mærke det.

Vores Lucas fordeler er heldigvis meget robust og det er sjældent den giver anledning til kvaler, men det kan være svært at afgøre om dårlig motorgang skyldes tænding, karburator eller noget helt tredje (slidte stempelringe, brændte ventiler, stoppet luftfilter, stoppet lydpotte, for lavt benzinpumpetryk, vaccum i benzintanken o.s.v.).

Indstil dine platiner og brug en ren bladsøger. Sørg for at

kontakterne er rene. Du kan afslutte med at dreje motoren, så kontakterne er lukkede og så sætte et stykke papir imellem og trække det frem og tilbage nogle gange. Snavs på dette sted brænder sig hurtigt fast og giver dårlig kontakt. Har du problemer med at dine kontakter ikke kan holde kan det skyldes at din kondensator er defekt. Kondensatoren skal dæmpe gnisten mellem kontakterne, men ikke mere end at gnisten kan brænde oliedampe i fordeleren væk. Det er sjældent at kondensatoren giver anledning til besvær, men der kan blive overgang i den med motorstop til følge. Grundindstillingen kan du læse dig til i instruktionsbogen og når den er i orden kan du begynde på indstillingen til din kørsel. Det er ikke noget du kan gøre på een gang. Jeg foretrækker så høj tænding som muligt, dog sådan at den stadig går nogenlunde i tomgang og under ingen omstændigheder så høj at det giver tændingsbanken. Denne sidste finindstilling klares med den riflede fingerskrue på fordeleren. Find selv ud af hvilken vej du skal dreje for at få højere eller lavere tænding. Det er og bliver en fornermæssesag hvor man synes tændingen står bedst. Kun du kan afgøre det ved forsøg. Kør nogle uger eller dage imellem at du stiller på tændingen og find det sted hvor din bil går bedst. Det er ikke svært, men det tager lidt tid på denne måde, men efterhånden som du får føling med hvad der sker vil du kunne se det på dit kørselsregnskab.

Karburatorjusteringen er mere enkel og lettere at få bedst mulig. Læs om fremgangsmåden i din instruktionsbog og se efter farven på dit udstødningsrør.

Hvis ikke du er sikker i din bedømmelse af resultaterne af dine justeringer er det klogt at nøjes med at justere en del af gangen. Så er det lettere at bedømme om det var godt eller skidt. Hvis du har justeret både på karburator og tænding er det svært at afgøre hvad der har fået for meget eller for lidt.

En forudsætning for at du kan gå i gang med at justere på denne måde efter gehør er at motoren ikke er helt umulig når du begynder.

Du vil ikke være i tvivl når din bil går godt, men det er ikke let at måle resultaterne af de enkelte ting du gør, dog vil regnskabsbogen fortælle dig en del.

Prisen og arbejdsindsatsen for denne tuning er meget behersket i forhold til de resultater du opnår. Desuden er det en forudsætning at du har været dette igennem inden du begynder at polere kanaler, skifte knastaksel, manifold, sætte andre karburatorer på o.s.v., ellers får du for mange vanskeligheder. Som sagt den ene ændring fører den anden med sig. Det tjener ikke noget formål at hælde en masse benzin ind hvis ikke den kan forbrændes og omsættes til nyttigt arbejde, og ikke arbejde med at overvinde modstand fra bremses der hænger m.m.

Synes du det er for billigt at slippe om ved det kan du jo begynde at anskaffe dig elektrisk ventilator - kontaktløs tændingsanlæg m.m. - jeg er leveringsdygtig!

Formålet med disse sider er ikke et forsøg på en udtømmende beskrivelse af tuning m.m. Formålet er at opmuntre alle der har lyst, men ikke rigtig tør, til at gå i gang med at lære deres bil at kende. Al begyndelse er svær og det koster "lærepenge", da ingen undgår at dumme sig eller ødelægge noget. Som trøst kan jeg sige, at det er mine fejltagelser jeg har lært mest af.

Efterhånden som du lærer hvordan de forskellige dele virker vil det være lettere for dig at vedligeholde din bil og du vil ikke være hjælpløs hvis du får motorstop på landevejen. Ofte er det kun en bagatel der er årsagen og ofte er det noget der klares i en håndvending - når man ved hvordan.

Skulle der være nogen som gerne vil have disse ting forklaret lidt nærmere kan jeg tage en karburator og en strømfordeler med til sommertræffet. Der kan nok findes lejlighed til at få en snak - og der er sikkert flere som ved mere end jeg som kan deltage.



Venlig hilsen

A-120 Anton

Hermed en anvisning på hvordan jeg reparerede træværket på en Traveller årg. 57, som jeg havde før den årg. 62, jeg har nu:

Det nederste af hjørnestolperne samt det bageste stykke af buen over bagskærmen var rådne. Desuden var pladen under bagdøren rusten, og trærammen bagved var heller ikke for frisk.

Jeg afmonterede bagskærmen og det bageste af træstykket over skærmen og fik en karetmager til at lave to nye stykker efter det gamle. Samtidig fik jeg ham til at lave en planke i hele bilens bredde. Derefter savede jeg ca. 11 cm af hjørnestolperne fornedet, og monterede planken med de to bolte, som sidder der fornedet og borede to huller til kofanger-holderen. Karetmageren havde lavet en fals til dørrerne.

Er der nogen, der ønsker nærmere forklaring eller hjælp er de velkomne til at kigge ind til mig.

Hilsen fra A-207
Henning Jensen
Jonasdalen 29
8300 Odder

Til Nordisk Morris Minor Klub

Kære Morris-venner

Hermed vil jeg takke mange gange for det dejlige krus, jeg fik af Morris-klubben (Fyn), da jeg holdt Sølvbryllup med min bil og Guldbryllup med min kone.

Jeg vil også sige tak til Norge for den gode måde de ordner klub-bladet på.

Det er for dårligt at kun 90 medlemmer har sendt K.kort til Norge, når vi er ca. 200 medlemmer i Danmark.

A-021 John Jensen skriver i Morris-bladet, at han efterlyser nogle varme idéer. Her er nogle:

Jeg kunne tænke mig, at vi fik nogle Splitflag, når man var på tur. De skulle være til at fjerne fra kofangeren igen, når de ikke var i brug.

Den næste varme idé:

Kan vi ikke samle nogle medlemmer her i Danmark, der vil have varmetræde i bagruden? Vi vil jo få en stor rabat når vi er mange. Fabrikken med bagrunder ligger i Roskilde.

Jeg har vedlagt et ledningsdiagram over de nye stop-baglygter.

Jeg mener at vores stoplys på Morris-vognen markerer for lidt.

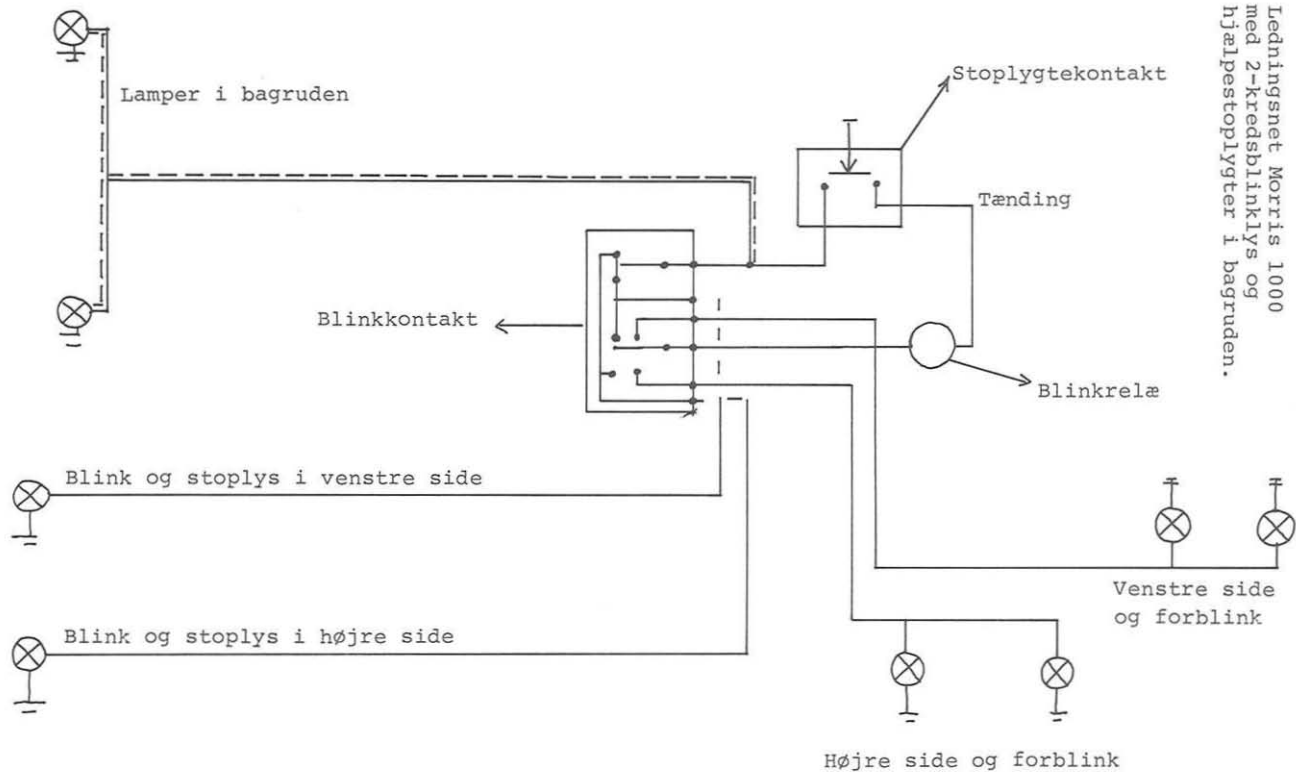
Jeg sender også et billede fra de gode gamle dage, der er blevet meget bedre.

Hilsen fra Henry

A-218 - Årgang 1905



Ledningsnet Morris 1000
med 2-kredsblinklys og
hjelpestoplygter i bagruden.



— Gamle ledninger

--- Nye ledninger

Morris Minor årgang '53

Det var faktisk lidt af en tilfældighed, at vi blev ejere af 53'eren. Den var i avisen, og vi ville blot ud og kigge. Efter lange overvejelser og mange kvaler (...vi har jo én Morris under restaurering....har man brug for to biler....har vi råd... ..o.s.v....) købte vi den!

Week-enden efter fik vi den transporteret til Otterup af en vognmand, for den kunne ikke køre. Den havde da stået stille i 12 år. Med i købet fik vi også de gamle papirer - købekontrakt og registreringsattest.

Det er meget morsomt at studere disse papirer. Bl.a. oplyses det, at første ejer var gårdejer, og at han købte bilen 24/7-1953. En måned senere solgte han den til en proprietær, som solgte den igen i 1955 til en gårdejer. Og nu går det nedad i samfundslagene, for næste ejer er landmand (1956) og til sidst en medhjælper (1957). I alt har bilen haft syv ejerforhold, når vi medregner os, og ham vi købte bilen af.

Vi fik Minoren hjem lo dage før sommertræffet i 1982 og knoklede for at få den synet, så vi kunne køre selv til Norge.

(Her, en stor TAK til dem, som trofast kom og hjalp med at pille ved motoren og stædigt skubbede bagpå til den endelig kørte) Dagen før vi skulle starte mod Kongsberg, kørte vi til syn - og blev kasseret. Fordækkene havde revner, blinkrelæet blinkede for langsomt, nærlyset lyste for højt (1 grad), lejerne støjede og der var slør i styrtrøjet!

Før.....





....Efter

Nå - men til Norge ville vi altså!

Ud og købe dæk og blinkrelæ. Justere nærlys. Montere nyt nederste bærelæd i højre side. Forgæves kamp for at finde nogle lejer der passede. Vi prøvede tre slags og endte med at smøre de gamle godt ind i fedt og så håbe.....

Dagen efter (vi skulle rejse ca. kl. 21.00) stillede vi igen til syn - og blev kasseret igen - slør i styrtøjet.

Til Norge kom vi dog alligevel, da vi i forvejen havde aftalt med John (A-231) og Ketty (H-316) at køre med dem.

Det var en alletiders tur selvom tanken om den gamle grå spøgte.

Da vi kom fra Norge, og da vi havde fået sovet ud, fandt vi langt om længe nogle lejer der passede. I styrtøjet blev der udskiftet nogle gummimanchetter, og 14 dage efter Norges-turen fik vi den gennem syn!

Nu kører den jævnlige - når det er fint vejr - men trives bedst ved at holde sig på ca. 70 km/t. Men det er da også flot for en 30 år gammel bil, der har stået stille i 12 år.

Hilsen fra
Morten og Kirsten
(A-232) (H-350)

Oplevelser i Californien

af A-294 Leif Berlin & familie

Vi kom til Los Angeles d. 16-02-83 og boede ved familie. Vores interesse var at kigge efter Morris'er, så vi lovede en dusør til børnene, en is for hver Morris de så. Der gik hele 3 uger før vi så den første, så det blev ikke til mange is. Vi ringede til Jim van Hoven, som står for klubben i Los Angeles og han var meget interesseret i at møde os. Vi var så heldige at de skulle have et swap meet den uge. Det vil sige at de kommer fra det meste af Californien med gamle dele så de kan handle.



Jim van Hoven's biler

Vi havde lånt nogle billeder af A 193 Peter og A 231 John, som de var meget interesseret i. De kiggede meget på alt det rust vi laver og synes at det var helt fantastisk, vi gjorde så meget ud af dem. Der fik vi en kontakt, med en der hedder Mike Senza-mica, som bor i Santa Barbara. Det er der Ronald Reagan har sin ranch, så det var jo interessant at prøve det. Så vi kørte derop en dag og så hans Morris & MG værksted. Vi blev vist rundt på værkstedet, og så alle hans Morris'er. Bl.a. havde han en til salg til 3.000 \$, som der var lidt rust i og vi spurgte om det ikke skulle laves, men nej det ville blive for dyrt og de kunne heller ikke lave rust. Han solgte også gamle dele til helt utrolige priser. Vi fik nogle trøjer som souvenirs, og kørte så til stranden, som er helt fantastisk der. Vi ringede så til Bruce Wyman, ham med sættervognen og han var også meget interesseret i at møde os og høre om hvordan forholdene var her i Danmark. Det var en længere tur, det tog flere dage, vi kørte langs Stillehavet hele vejen op til San Francisco, hvor der var bjerge næsten hele vejen og vejen lå hele tiden helt ude ved vandet, så den tur var en oplevelse. Vi så hans trucker, som han har haft i syv år og den var fantastisk. Det ville være skønt, hvis

det kunne lade sig gøre herhjemme. Han eksseleerede meget i at passe 5 trins Datsun gearkasser til Morris. Det skal lige nævnes at han tog 50 \$ i timen, så det er ikke sådan et sted vi skal have det lavet. Det var en af de få, der lavede rust selv om han ikke var glad for det, men han var meget facineret af bøgerne vi havde med og vi så også hans billeder. Rick, som skriver deres månedsblad havde en udstilling af Morris legetøjbiler på værkstedet, så det havde lige været noget for A 193 Peter at lege med dem.



Mike Senzamici i "mørk" trøje

Derefter kørte vi til Yosemite National Park, hvor der var meget skønt og der var ikke ret langt til Kings Canyon National Park, så der kørte vi så hen. Da vi endelig nåede toppen af bjerget, så vi verdens største træer Sequoiaerne, de var simpelthen enorme, en uforglemmelig oplevelse. Selvfølgelig har vi været alle de steder at os turister skal besøge f.eks. Disneyland, Marineland, Universal Studios, Knotts Berry Iarm og Chinatown. Det skal også lige nævnes, at vi tit var ved stranden og, hvis bølgene var for store til at bade i, så kiggede vi på surferne. Vi har også været til speedway, som blev kørt indendørs. Banen var lavet af cement, så de havde sprøjtet Coca-Cola på banen for at de kunne brodside. Til tider var det svært at sige, hvem der var vildest, kører eller publikum, men det var et godt løb, for i U.S.A. er det kun de bedste, der tjener pengene. Alting er meget dyrt derovre, men det var en fantastisk oplevelse og vi kunne håbe at mange i klubben kunne få oplevelsen.

DEBATTEN går videre

Angående Tonny Christensens indlæg i nr. 20

Da jeg imellemtiden er flyttet til Sjælland, har jeg endnu ikke haft tid til at kommentere dit indlæg.

Debatten om original/uoriginal drejer du hen i et andet spor, nemlig "Tekniske tips". Debatten drejer sig om original/uoriginal ved bedømmelse af biler ved træf m.m. Angående skivebremser eller "Super-bremser" på tidligere Minors, drejer det sig altså ikke om, hvad der er nemmest at montere, men at begge bremsearrangementer er uoriginale på tidligere Minors.

At du mener, at det er de dyreste biler, der vinder ved træffene, er jeg ikke enig med dig i. F.eks. er den metallak, du har sprøjtet din bil med, dyrere end originallak.

Du spørger mig, hvilken klasse du med fordel kan stille op i. Du kan med fordel stille op i originalklassen, men hvorfor skal din bil have en fordel frem for original-Minors? Nej, svaret kan du finde i mit indlæg i nr. 19, de modifikationer, som du har lavet på din Minor hører, efter min mening, til custom-klassen.

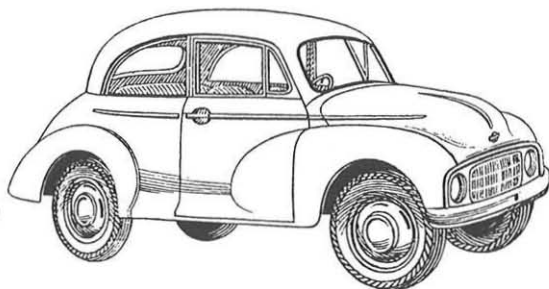
Vi har en 1969 Traveller, som bruges til daglig familiekørsel. Den skal ikke med i nogen konkurrence, og jeg er meget interesseret i "Tekniske tips", som gør bilen mere komfortabel til daglig kørsel. Derfor kunne jeg godt tænke mig, at du, Tonny, skrev en udførlig artikel om montering af en 1300 ratstamme i en Minor da man kan spare en masse tid, hvis man ved fra starten, hvordan det skal gøres. Det er der sikkert mange der er interesseret i.

I øvrigt arbejder jeg i øjeblikket med at finde ud af at montere en Marina 1,3 + Automatic i en Minor, det vil jeg vende tilbage til på et senere tidspunkt, hvis jeg når et anvendeligt resultat.

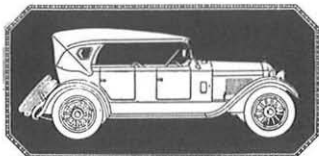
Men vores 1955 Serie II skal være 100% original.

Med venlig hilsen
A-175 Tom Heimark

Morris Minor



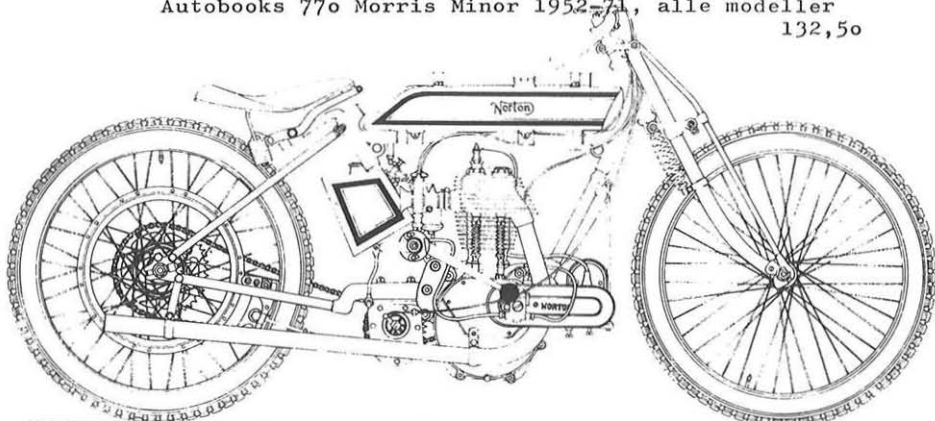
Bogliste over ældre Morris-litteratur



Køsters Boghandel

Jens Olesen
Postbox 209
Raadhustræde 2
8900 Randers
DENMARK
Telf. (06) 42 08 13
Postgiro 600 84 96

- Pitman's Book of The Morris 8 & Minor, 142 sider
vedligeholdelse af sideventilet, ill. 120,-
- The Bullnose Morris, tidlig Morris historie, incl.
service-håndbog, mange ill. 184,65
- Morris Minor. The British People's Car. 240 sider
200 ill. komplet modelhistorie 231,15
- Morris Minor 1948-70, 36 artikler og vejprøver
fra samtidige motorblade 100 A4-sider 115,-
- Morris Minor Collection no.1. 1948-80, vejprøver,
model introduktioner, om at købe brugt, m.m. 70 si-
der, 139 ill. A4-format 91,75
- Morris Minor. Purchase & Restoration. privat udgi-
vet hæfte på 21 sider om at købe og restaurere, 36,50
- Morris Minor. Service & Parts specialists. Navne og
adresser på leverandører af reservedele i England 36,50
- Morris Minor & 1000 Superprofile, nyhed, historie,
udvikling, specifikationer, klubber m.m. 56 sider,
90 fotos, 20 s/h kr. 115,-
- Desuden har jeg instruktionsbøger til de fleste år-
gange på engelsk eller dansk.
- Reparationshåndbøger:
- Haynes 024 Morris Minor 1000, 948 og 1048 cc fra
1956 til 1971 154,85
- Autobooks 770 Morris Minor 1952-71, alle modeller 132,50



Kontor i Sverige: Jens Olesen, Gränsvägen 13, 137 00 Sverige, postgirokonto 441 78 07-7

Køb og Salg

Sælges: 1 stk 1800 TC motor m/gearkasse compl. med carbs
etc : 500,00 (bør renoveres)
1 stk grøn Super Van 1970 som delebil? 500,00
1 stk lyseblå 2-dørs sedan 1969 en del rust: 1200,00
1 stk mørkeblå 2-dørs sedan 1968 udmærket restaurerings-
objekt: 1500,00
Begge sedans kan køre herfra.
2 sæt meget, meget fine frontklap emblemer, den gamle
type som minder om en kølerfigur sælges, pr sæt 350,00
plus tonsvis af andre dele, you name it, we got it!

Henv.: A-014 Henrik de Voss,
Hofvej 20,
DK-3600 Frederikssund
tlf: 02 317056 (dag) - 02 313998 (aften)

Sælges: 1955 2-dørs Saloon, serie II. 2-delt frontrude, lille
bagrude. Original på nær motor, 803 cc byttet til 948 cc.
Utrolig velholdt udv. og indv. Har været klodset op i
de sidste 10 år - indendørs. Sjælden vinrød originallak.
Nem at syne, kun bremses behøver reparation. Kr. 8000,-
eller giv et bud.

Henv.: A-175 Tom Heimark
Højager 8
3230 Græsted
tlf.: 02 291438

Sælges: Nye og brugte dele sælges. Rabat til medlemmer.

Henv.: A-120 Anton Kamp,
Østergade 17, Asferg,
DK-8990 Fårup.
tlf: 06 443295 og 06 418036

Købes: Minor Tourer. Brede fælge, (Minor). Værksteds håndbog.
Poul Skilleters Morris Minor bog.

Henv.: A-176 John Hollander,
Johannes mindevej 4,
9000 Ålborg.
tlf: 08 131587

Sælges: Luksus Tacaro bilsterioanlæg. Radio, båndoptager
m/Equaliser, 30 watts forstærker og 2 højttalere.
3 mdr. gammelt, har kun siddet i bil i 8 dage.
Pris: 3.300,- Dkr.

Henv.: A-281 Per A. Nielsen
Victoriagade 30 A¹
5000 Odense c
Tlf: 09 141890

Sælges: Tværvinge til Minor, massiv plade, pr. stk. Dkr. 275,-
Henv.: A-199 Peder Poulsen,
Vejlevej 13,
DK-7300 Jelling

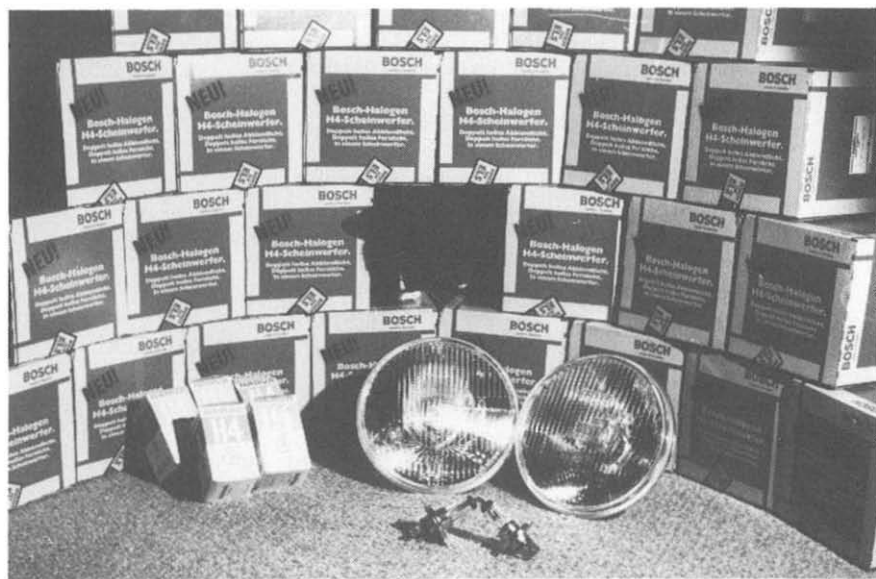
Købes: Nye org.-tæpper til Morris
Henv.: A-333 Poul Keller Jensen
Bøgevej 36,
DK-8382 Hinnerup

Købes: Gearkasse til Minor
Henv.: A-330 Karsten Tirsvad,
Kongensgade 18²,
7000 Fredericia

Klubben sælger:

klæbemærke: 1 stk 10,- Dkr.
3 stk 25,- Dkr.

Klubben har indkøbt 10 sæt Bosch H4 lygter m/positionslys og
incl. pærer. Sælges for 190,- Dkr. + efterkravsgebyr.
NB: Send skriftlig bestilling! - send ingen penge med.



Nye medlemmer

- A 329 Preben Krogsgård Møller,
Låsbyvej 93, 2.tv., DK-6000 Kolding. Danmark.
- A 330 Carsten Tirsvad,
Kongensgade 18, 2., DK-7000 Fredericia. Danmark.
- A 331 Bent Holgersen,
Sunesvej 9, DK-3500 Værløse. Danmark.
- A 332 Karsten Røn Christensen,
Gl. Landevej 18, Birkelse pr., DK-9440 Åbybro. Danmark.
- A 333 Poul Keller Jensen,
Bøgevej 36, DK-8382 Hinnerup. Danmark.
- A 334 Bjarne Larsen,
Byvejen 77, DK-5620 Glamsbjerg. Danmark.
- A 335 Niels Monrad,
Oluf Bagersgade 35, st., DK-5000 Odense C. Danmark.
- A 336 Lars Dalgård,
Romlundsvej 35, DK-8831 Løgstrup. Danmark.
- A 337 Arne L. Jørgensen,
Vingstedvej 35, DK-7182 Bredsten. Danmark.
- A 338 Per Klausen,
Søgårdvej 11, DK-7182 Bredsten. Danmark.
- H 339 Reidun Bjørge,
Bogstadmyra 64, N-1930 Aurskog. Norge.
- H 340 Hanne Jensen,
Ålykken 4, DK-5250 Odense SV. Danmark.
- H 341 Marianne Poulsen,
Vejlevej 13, DK-7300 Jelling. Danmark.
- H 342 Unni Boklund,
Trondheimsvn. 162 A, Oslo 5. Norge.
- A 343 Torben Buch,
Genevej 25, DK-7190 Billund. Danmark.
- A 344 Ulrik Lützen,
Oluf Bagersgade 19, 1.th., DK-5000 Odense C. Danmark.
- A 345 Kaj Larsen,
Bygvej 2, DK-6950 Næstved. Danmark.
- A 346 Hans Jørgensen,
Kristiansdals Allé 160, DK-5250 Odense SV. Danmark.
- A 347 Peter Abildgård,
Borgergade 30, DK-8660 Skanderborg. Danmark.
- A 348 Mads Rabek,
Adresse ukendt, girokort stemplet Kastrup.
- A 349 Finn Jørgensen,
Holstebrovej 22, DK-6950 Ringkøbing. Danmark.

Nye medlemmer

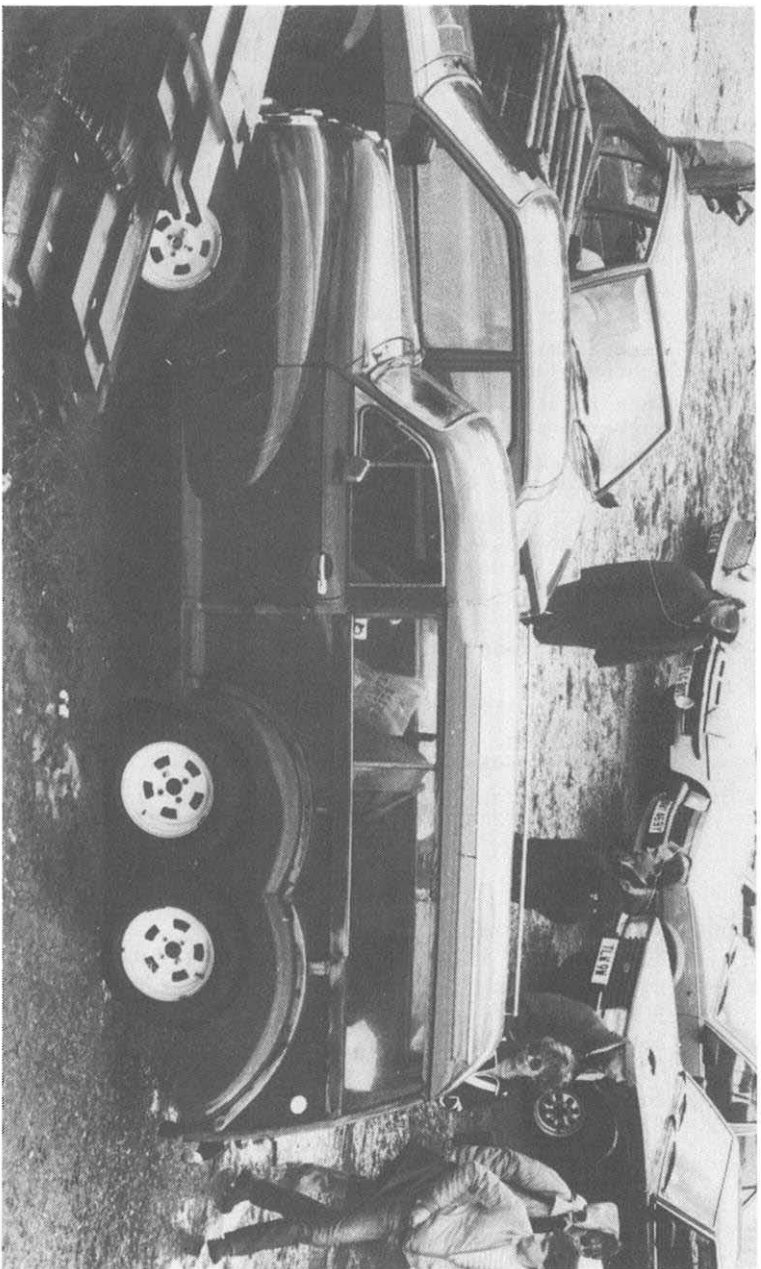
- H 350 Kirsten Jørgensen,
Sortebrødre Torv 1, DK-5000 Odense C. Danmark.
- A 351 Evald Petersen,
Granbakken 21, Taulov pr. DK-7000 Fredericia. Danmark.
- A 352 Allan Riisberg Jensen,
Mellembakken 11, DK-8600 Silkeborg. Danmark.
- A 353 Lars Andreassen,
Prins Christians Allé 18, DK-5250 Odense SV. Danmark.
- H 354 Eva Wallius,
Årsstavågen 83, S-12166 Johanneshov, Stokholm. Sverige.
- H 355 Jeanne Embacher,
Ahornvej 45, DK-5250 Odense SV. Danmark.
- A 356 Anne Kristine Tersløv,
Morbærhaven 9, 5., DK-2620 Albertslund. Danmark
- A 357 Ib Rasmussen,
Buchwaldsgade 4, 4., DK-5000 Odense C. Danmark.
- A 358 Schultz Petersen,
Under Bakken 27, Sødning pr. DK-8970 Havndal. Danmark.
- A 359
- A 360 Leo Jensen,
Søvej 2, DK-8870 Langå. Danmark.
- A 361 Willy Buen,
Koldingvej 119, DK-7100 Vejle. Danmark.
- A 362 Erik Nielsen,
Færgevej 4, DK-5000 Odense C. Danmark.
- A 363 Per Rosenberg,
Assensvej 522 A, DK-5642 Millinge. Danmark.

Nye adresser

- A 056 Anne-Grete Flønes
Ekelundstien 109, N-2000 Lillistrøm. Norge.
- A 153 Egil Lundanes
Trsp. KP/N TR.2, Postbox 188, N-9201 Bardufoss. Norge.
- A 231 John Madsen,
Fjellebrovænget 9, DK-5230 Odense M. Danmark.
- H 316 Ketty Vestesen,
Fjellebrovænget 9, DK-5230 Odense M. Danmark.

Efterlysning

- A 065 Svein Kämpe's adresse kendes ikke
- A 349 Mads Rabek's adresse kendes ikke



Månedens billede kommer fra Midtjyllandsgruppen.

En kammerat til A-266 Jan Rasmussen, så bilen ved et motorløb i England.